QUESTION DES

CHEMINS DE FER.

Discours de l'Honorable M. Chapleau.

M. l'ORATEUR,

Une chose a dû frapper tous ceux qui ont assisté aux débats qu'a soulevés la question qui nous occupe : c'est le concert étrange de récriminations et de plaintes, d'enthousiasme et de désespoir qu'il a provoqué. Voix du nord, voix du midi, voix qui supplient, voix qui menacent, voix qui accusent, voix qui s'excusent, voix qui louent, voix qui maudissent, rien n'a manqué à ce concert ; ensemble elles résonnent à mes oreilles et si j'éprouve de l'embarras en ce moment, c'est dans le choix qu'il me faut faire, de répondre à ces récriminations et à ces craintes, ou de me joindre aux chants d'espérance et de joie qu'éprouvent les vrais amis de notre province en voyant se lever pour elle une nouvelle ère de prospérité.

Qu'il me soit permis d'abord, M. l'Orateur, de me réjouir pour cette vieille cité de Québec, si pleine de glorieux souvenirs, et qui dorénavant grâce à la politique éclairée de ceux qui nous gouvernent, offrira à l'étranger le double spectacle des ruines grandioses de son passé historique, s'alliant aux splendeurs de l'industrie et du commerce. Tous, sans distinction de croyance et d'origine, anglais et français, dignes descendants des valeureux soldats des plaines d'Abraham, nous luttons aujourd'hui de zèle et de désintéressement pour faire du vieux rocher de Québec une des villes les plus florissantes et les plus pittoresques du continent américain. Notre passé nous impose l'obligation d'une glorieuse émulation. Noblesse oblige, et maintenant unis, nos intérêts et nos maux, notre bonheur et nos malheurs sont identiques.

Il y a plus de vingt-cinq ans que Québec demande à ses sœurs, les villes et les cités, à ses voisines, les riches campagnes du nord, de l'aider dans cet élan généreux pour reconquérir la place que sa position géographique lui assigne sur le continent. Déjà, plus d'une fois des voix éloquentes ont répondu à son appel. Je viens ce soir m'y joindre, et au nom des braves colons du nord, au nom de ceux que j'ai l'honneur de représenter en parlement, je viens, moi aussi, apporter à la ville qui a été le boulevard de notre nationalité, des paroles de respect et de sympathie.

Il faut se reporter à plus d'un quart de siècle en arrière, pour trouver l'origine de la pensée heureuse que le gouvernement veut réaliser aujourd'hui.

L'idée de construire un chemin de fer pour relier Québec à Montréal par la rive nord du St. Laurent a pris naissance dans la fièvre des chemins de fer, qui s'empara de notre population vers 1849-50. Une assemblée publique fut alors tenue à St. Roch, cette grande tribune populaire de Québec, et les journaux du temps nous rapportent que d'éloquents discours y furent prononcés.

J'ai pris la peine de fouiller dans ces vieux souvenirs, et j'ai trouvé des renseignements et des observations tellement intéressants que je réclame quelques minutes de la bienveillance de cette Chambre pour lui en rappeler les traits les plus saillants.

A cette grande réunion, où le peuple s'était donné rendez-vous pour discuter ses intérêts, assistaient deux hommes, morts, hélas ! aujourd'hui, et qui ont laissé derrière eux les meilleurs souvenirs. L'un était l'hon. M. T. Réal Angers, esprit aussi fin que profond, et l'autre M. Joly, homme charitable, érudit, distingué, et qui tous deux ont eu la suprême consolation de se voir revivre dans leurs fils, les hons. députés de Montmorency et de Lotbinière. L'un et l'autre, lors de cette assemblé où furent posées les bases de la grande entreprise que le gouvernement veut aujourd'hui prendre sous son egide, aidèrent par leur éloquence et par leur expérience de la chose publique, à faire comprendre au peuple toute l'importance de cette création gigantesque. Pourquoi, ce soir, en rappelant le souvenir de cette glorieuse tentative, pourquoi prononçai-je ici le nom de ces deux hommes respectés qui furent MM. Angers et Joly, suis-je obligé de citer à l'un d'eux, les voyant divisés maintenant sur une question où leurs frères furent si unis jadis, le fameux vers du poëte latin :

1-4045

Quantum mutatus ab illo.

De la tribune populaire, la question fut portée devant le Conseil de Ville et fut l'objet d'un rapport du comité des finances, auquel elle avait été référée. Le président de ce comité, l'un des citoyens les plus distingués de Québec, qui fut maire de cette cité, représentant, sénateur, et qui est maintenant l'un des juges de la Cour du Banc de la Reine, l'honorable Ulric Tessier, fit un discours où l'esprit patriotique du citoyen le dispute à la clairvoyance de l'homme d'affaires prédisant dès lors tout ce qui s'est accompli depuis. M. Tessier disait :

" Ceux qui veulent jeter un coup d'œil sur " la carte du Canada, et qui en même temps " se donnent la peine de suivre la direction " des chemins de fer près du St. Laurent, " voient une lutte naturelle entre la partie " sud et la partie nord de ce fleuve. Les gi- " gantesques canaux du Haut-Canada, dont " le Bas-Canada paie la façon malgré lui, " n'ont eu d'autre but que de faire du St. " Laurent la grande voie de communication " pour le transport des produits de l'Ouest " vers l'Atlantique. *Les habitants de la grande " République pratiquent continuellement des sai- " gnées au fleuve St. Laurent pour attirer vers " eux le commerce de l'Ouest et l'empêcher de " passer par Montréal et Québec.*"

. . . . . .

" Au nord du fleuve, de Québec au lac Hu- " ron, point de ponts impossibles, et nous " relions Québec aux plaines fertiles de " l'Ouest par une route qui sera de 500 mil- " les plus courte que celle qui suit les sinuo- " sités du St. Laurent, du côté sud, et les pro- " duits afflueront à Québec, le grand port de " mer du St. Laurent, *Cette ligne se joindra " en toute probabilité aux grandes lignes projetées " vers l'Océan Pacifique* et c'est en ce sens que " s'accomplira la prophétie de Jacques-Car- " tier que l'on passera par la route du St. " Laurent pour aller à la Chine et aux In- " des."

Ce sont là de nobles et grandes paroles qui, je l'espère, trouveront un écho fidèle dans le cœur de ceux qui dans cette enceinte représentent plus directement les idées et les sympathies de ce citoyen distingué. (Ecoutez ! Ecoutez !)

La presse s'empara naturellement de cette question, et les promoteurs de l'entreprise purent ainsi se faire entendre au delà des murs de leur cité.

Dans un écrit des plus vigoureux, M. Joly fit un appel énergique aux populations du district de Québec, en soulevant leurs sentiments de légitime orgueil pour leur capitale :

" Québec, dit-il, ne doit pas se contenter " d'être un port tributaire d'Halifax et de " Portland. Ce rôle peut tout au plus conve- " nir à Montréal. Québec me paraît appelé à " de plus grandes destinées."

Heureux si cette voix eût été bien comprise de tous les hommes publics qui se sont occupés plus tard de la fortune de Québec. Malheureusement, il faut bien l'avouer, on a trop souvent oublié, pour des dissentions politiques, la grande idée de l'avancement commercial de Québec.

M. Joly paraissait avoir prévu singulièrement les difficultés qu'on rencontre aujourd'hui quand il ajoutait dans son article :

" Si vous permettez au chemin de fer de " traverser au sud du fleuve près de Québec, " pour rejoindre Richmond, vous perdez ce ma- " gnifique avenir. Jamais vous n'obtiendrez " une seconde route parallèle au nord du fleuve " vous trouverez trop d'intérêts opposés à cela; " vous aurez déshérité quarante paroisses au " nord du fleuve Saint-Laurent des avantages " d'un chemin de fer et vous aurez ruiné la " fortune de Québec pour toujours "

On les retrouve aujourd'hui " ces intérêts opposés " qui nous défendent de faire " au Nord du fleuve une seconde route parallèle." C'est la compagnie du Grand Tronc qui nous a signifié ce protêt, cette compagnie du Grand Tronc qui réclamait l'autre jour, par la bouche de l'hon. chef de l'opposition, le crédit d'avoir créé le commerce de la province de Québec, et qui demandait de ne pas être froissée par l'action de notre législature.

M. Tessier, en laissant la tribune, avait, lui aussi, pris la plume et des correspondances remarquables furent par lui publiées dans le *Canadien* :

" On parle, dit-il, du chemin de Montréal à Prescott et à Bytown, continué de là à Kingston, à Toronto, au lac Huron, au moyen duquel toutes les villes du Canada pourraient être reliées entre elles, et Québec s'y joindrait par un chemin au nord du Saint Laurent jusqu'à Montréal. Par là les produits de l'Ouest pourraient être transportés en Europe avec un seul transbordement, soit à Montréal, soit à Québec. *Ce devrait être là véritablement le but de ceux qui veulent le bien-être général du Canada, à l'est et à l'ouest* "

On se mit à agiter alors la question d'une demande de garantie impériale pour la construction de ce chemin de la Rive Nord.

L'idée d'une grande route militaire reliant Halifax à Montréal et à l'Ouest, en passant par la Rive Nord depuis Québec à Montréal avait été inspirée par le fameux rapport de Lord Durham. Le rapport du major Stevenson sur cette grande route, suggère la construction de ce chemin de la Rive Nord en se rapprochant le tracé que l'on a depuis adopté pour l'Intercolonial, de la Rivière du Loup à Halifax. Certes, si des conseils adverses n'eussent pas prévalu à cette époque au Cabinet de St. James, il n'y a pas de doute que la demande de la garantie impériale aurait été accordée " en faveur de cette grande route ferrée qui n'est que la continuation naturelle " de celle de Québec à Halifax, et qui doit " faire passer sur notre territoire l'immense " trafic de l'Ouest qui nous appartient de " droit," suivant les termes de la pétition qui

tant alors adressée au Gouvernement Impérial, sous la signature conjointe de M. G. G. Joly et H. L. Langevin, le président et le secrétaire du comité provisoire du Chemin de fer du Nord.

La réponse que le comité reçut disait en terminant:

" Sir John Pakington prie Son Excellence de vous apprendre que les représentations que vous lui avez faites ne manqueront pas de recevoir une soigneuse considération en temps convenable.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé,)

R. Bruce,
Secrétaire.

G. Joly, Ecr., } "
etc., etc., etc }

L'hon. député de Témiscouata avait un peu raison de dire, l'autre jour, que " c'était bien long les considérations sérieuses des gouvernements" puisque la réponse favorable, que faisait espérer Sir John Pakington au chemin de la Rive Nord, est encore à venir. Heureusement pour Québec, notre gouvernement provincial d'aujourd'hui ne craint pas d'assumer la tâche de bâtir le chaînon le plus important du grand chemin militaire que les hommes d'état de l'Angleterre rêvaient alors.

En attendant la garantie impériale, les populations de la Rive Nord s'agitaient vivement. Québec avait spontanément souscrit, par sa corporation, £100,000, et les calculs des moins enthousiastes autorisaient le comité à dire dans un de ses rapports, après avoir compté l'octroi municipal de Québec, que des souscriptions suivantes étaient certaines:

" Les diverses paroisses et corporations d'ici à Montréal, inclusivement..... £90,000

" Souscriptions individuelles à Québec et ailleurs..... £35,000

On voit que dès lors, les populations sentaient vivement l'importance de cette entreprise.

Notre clergé canadien, qu'on a toujours vu à la tête des grandes œuvres nationales, avait aussi fait entendre sa voix encourageante et persuasive. Mgr. l'Archevêque de Québec adressait au comité, avec l'autorisation de le publier suivant qu'on le jugerait convenable, une lettre des plus sympathiques à l'entreprise.

" Il m'a été agréable," disait le vénérable archevêque, " de voir des membres de mon clergé exprimer leurs sympathies pour cette entreprise à laquelle j'ai prêté tout l'encouragement qui était en mon pouvoir; j'ajoute que, si les amis de la nouvelle voie ferrée rencontrent dans leurs efforts la coopération et l'appui convenable, je me réjouirai d'y avoir contribué en recommandant dans l'occasion à ceux qui dépendent de moi de donner des preuves de bonne volonté."

Hâtons-nous de constater, qu'à de rares exceptions près, ces traditions de libéralité nationale ont été continuées à l'égard du chemin de la rive Nord.

Le comté de St. Maurice, alors représenté par l'hon. M. Jos. E Turcotte, et comprenant à cette époque la ville des Trois-Rivières et le comté de Maskinongé qui en a été détaché depuis, se montra aussi libéral que la cité de Québec, et s'engagea par un vote à souscrire £50,000 au capital de la compagnie. Cette détermination fut prise, grâce principalement aux efforts de l'hon. M. Turcotte, de M. Houde, aujourd'hui député du comté de Maskinongé au Parlement local, et de quelques autres citoyens dévoués et amis du progrès.

Que mon ami, le député de Maskinongé, me pardonne, si au dépend de sa modestie, j'ai recueilli ce vieux souvenir. Son zèle pour cette entreprise ne s'est pas ralenti, depuis les vingt-cinq ans passés, et nous le retrouvons aujourd'hui aussi zélé pour cette cause qu'il l'était dans des jours difficiles d'autrefois.

Un premier échec vint alors commencer cette série de difficultés et d'obstacles qui font croire presqu'à une fatalité enchaînée à cette entreprise, qui dépend aujourd'hui encore du déplacement de quelques votes en cette chambre.

Le règlement du conseil de ville, accordant au chemin un *bonus* de £100,000 devait, comme c'est le cas maintenant, obtenir la sanction du lieutenant-gouverneur en conseil. Les influences les plus considérables provenant, dès cette époque, des mêmes sources que celles d'où nous viennent aujourd'hui les difficultés que nous éprouvons, furent mises en jeu, et le gouvernement fut forcé sur des objections légales,—on les retrouve aujourd'hui sous le nom de questions constitutionnelles—de désavouer le règlement qui affirmait la généreuse libéralité de la ville de Québec. La réponse annonçant de désaveu au maire de Québec se termine par le considérant suivant:

" Parceque le pouvoir accordé aux municipalités par le dit acte de prendre des actions dans une compagnie de chemins de fer suppose nécessairement l'existence d'une telle compagnie, et n'a rapport qu'aux compagnies dûment incorporées conformément aux dispositions du dit acte; or aucune compagnie sous le nom mentionné dans le dit règlement n'a obtenu un acte d'incorporation ni ne s'est conformée aux dispositions de la cinquième section du dit acte pour la mettre en position de demander un acte d'incorporation."

" J'ai l'honneur d'être,

" Mon sieur,

" Votre très obéissant serviteur,

" Et. Parent,

" Assist.-Secrétaire."

" Son Honneur le } "
" Maire de Québec." }

Et pourtant, ce règlement portait spécia-

lement que l'octroi était fait à la condition que la compagnie obtînt l'incorporation que le statut requérait.

Cet échec ne découragea pas les promoteurs de l'entreprise et à la session suivante, un acte d'incorporation fut demandé par un bill intitulé : "*Acte pour autoriser la formation d'une compagnie pour construire un chemin de fer sur la Rive Nord du fleuve St. Laurent, de la Cité de Québec à la Cité de Montréal ou à quelqu'autre point convenable sur tout chemin de fer conduisant de la Cité de Montréal aux villes de l'ouest de cette Province,*" fixant à six cent mille louis le capital de la Compagnie et lui permettant de l'augmenter au besoin.

Cette mesure rencontra toute sortes d'objections dilatoires dans les chambres. La charte de la 14 et 15ème Victoria, chap. 73, venait d'incorporer la compagnie du Grand Tronc, par un bill sanctionné le 30 août 1851. Un an plus tard, une proclamation publiée dans la Gazette du Canada du 7 août 1852 devait fixer cette ligne du Grand Tronc de la Pointe Lévis à Richmond, à Montréal, à Kingston, et de là jusqu'à la Rivière Niagara.

Le 29 avril 1853 le gouverneur sanctionnait le bill incorporant la compagnie du Chemin de fer de la rive Nord, et le 13 mai le Conseil de Ville de Quebec passait un règlement souscrivant de nouveau les £100,000 dont l'octroi avait été désavoué, comme je l'ai mentionné il y a un instant.

Les personnes qui s'intéressaient à la construction du Chemin de fer du Nord, voyant que les souscriptions des municipalités et des particuliers ne suffisaient pas, avaient songé de bonne heure à solliciter la garantie des gouvernements. Elles s'étaient adressées d'abord aux autorités impériales sans succès, comme nous l'avons déjà vu. Elles formulèrent le 1er février 1853 la même demande au gouvernement provincial, qui ne leur donna pas une réponse plus favorable, prétextant pour motiver ce refus, qu'en vertu de l'acte de 1854 le gouvernement se trouvait dans l'impossibilité d'acquiescer à cette demande.

Cette requête avait été envoyée à Lord Elgin par le conseil de ville de Québec, et à cette pétition, Lord Elgin répondit par un mémoire très-long et très-minutieux qui se terminait ainsi :

"*Sans donc affirmer qu'une aide parlementaire ne puisse être plus tard accordée convenablement à l'entreprise que vous faites valoir,* le gouvernement doit refuser de prendre la responsabilité, sous les circonstances présentes, d'appuyer une proposition qui comporterait ce résultat, et qui, de plus, donnerait lieu à des demandes de semblables dérogations à la loi actuelle en faveur d'autres entreprises."

Des assemblées publiques furent immédiatement convoquées partout pour forcer la main au gouvernement, et le contraindre à revenir sur la décision exprimée dans la réponse de Lord Elgin, et au mois de mars 1853, l'hon. M. Belleau, au Conseil Législatif, et M. Cauchon, à la chambre d'assemblée, interpellaient vivement le gouvernement sur cette question devenue nationale. Les résolutions de M. Cauchon étaient au nombre de quatre. En déclarant que la route du Nord était la plus courte et qu'un octroi donné à ce chemin ne pourrait porter ombrage au Haut Canada, elles ajoutaient :

"Que les deux villes de Québec et de Montréal devant se doubler dans un temps très court, *le St. Maurice ouvrir un commerce de bois dont les proportions sont incalculables,* et la rive nord du fleuve possédant sur presque tous ses points des pouvoirs d'eau et des sources de richesse sans nombre, un chemin de fer est devenu nécessaire à l'avenir de cette partie du pays."

"Que l'on ne saurait conséquemment, sans injustice, refuser aux trois cent mille habitants de la rive nord, entre Québec et Montréal, la garantie provinciale et le moyen par là de se soustraire à l'isolement et de se mettre, comme les autres parties du Canada en communication avec l'immense réseau du chemin de fer qui couvre l'Amérique du Nord tout entière."

Les discussions les plus vives eurent lieu sur ces résolutions, auxquelles prirent part MM. Cauchon, G. O'Kill Stuart et Ulric Tessier qui défendirent vaillamment les intérêts de Québec, et du Bas-Canada. Malheureusement ces efforts d'éloquence et de patriotisme furent dépensés en pure perte, et ces résolutions ne furent pas adoptées.

Depuis cette époque à venir jusqu'à 1857, l'entreprise ne paraît pas avoir fait beaucoup de progrès, grâce au refus de l'aide provincial. Le Grand Tronc avait absorbé complètement l'attention des gouvernements d'alors, et ses travaux étaient poussés avec la plus grande activité.

En 1857, un homme d'énergie, un grand citoyen, une de ces natures qui laissent à tout ce qu'ils touchent l'empreinte de leur volonté de fer, L'hon. J. E. Turcotte, revenait devant la chambre plaider la cause du nord du St. Laurent. La tâche eut paru décourageante pour tout autre homme, mais pour lui les obstacles n'étaient qu'un nouvel aliment à son indomptable détermination. Malgré les efforts des députés du Haut-Canada, malgré les appels violents fait au fanatisme par George Brown, qui se révélait déjà comme l'ennemi le plus acharné de tout ce qui était bas-canadien, M. Turcotte réussit, grâce à l'appui que lui apporta alors ce vieil ami de notre province, Sir John A. Macdonald, procureur général à cette époque, à faire octroyer 1,500,000 âcres de terre au chemin de fer du St. Maurice, mieux connu sous le nom de Chemin de fer des Piles.

A propos de cet octroi, je ne puis laisser passer sans la rectifier une assertion faite cette

après midi, par l'hon. député de Megantic L'hon. député, voulant appuyer la motion du député de St. Hyacinthe, nous a laissé entendre que le gouvernement avait tort d'inclure dans sa politique, la construction du Chemin des Piles, en nous disant que l'ancien octroi que ce chemin réclamait comme le sien, n'avait été accordé de fait, qu'au Chemin de la Rive Nord. Cette prétention a été soutenue avec succès en 1869, lorsque je plaidais devant cette Chambre les droits de la Compagnie du chemin des Piles à cet octroi de terre. Je ne regrette pas, du reste, que la compagnie de la Rive Nord ait réussi à convaincre alors cette Chambre que cet octroi lui appartenait, parce que la réclamation qu'elle faisait valoir sur ses terres, a été la cause de la réorganisation de la compagnie Il n'en est pas moins vrai que lors de la discussion de cette même question en 1857 le procureur-général d'alors, l'hon. John A MacDonald, disait—je cite textuellement les débats du temps :

" Supposons que le Chemin de fer du Nord ne soit pas fait du tout ; le gouvernement désirant encourager l'émigration sur ses terres, il est évident alors qu'on ne peut trouver de meilleurs moyens que le projet actuel pour induire les capitalistes à investir leurs capitaux dans cette entreprise ; et si, par cet encouragement, ils peuvent être induits à s'y engager, alors on verra que l'octroi de ces terres ne sera qu'une légère considération pour la province."

Il me semble que cette interprétation donnée à la loi par le procureur-général de l'époque suffit pour éclaircir tout doute sur le point en question.

Les efforts que la ville de Québec fit après 1857 pour ressusciter le projet du Chemin de la Rive Nord sont assez connus pour qu'il me suffise de dire qu'ils ne fûrent pas couronnés de succès.

Le découragement semblait s'être emparé de tout le monde, quand la session de la législature provinciale de 1869 vint réveiller l'ancienne activité québecquoise refroidie depuis plus de dix ans, et la charte de la rive nord vint alors prendre place dans nos statuts.

En me reportant, M. l'Orateur, vers cette époque qui nous semble déjà si lointaine, je ne puis m'empêcher de faire un rapprochement entre les origines et les résultats de presque toutes les grandes entreprises. A ces liées-ci les commencements modestes, l'enfance laborieuse, le travail lent et pénible où fermente déjà la sève de la grandeur future. Les deux immenses voies ferrées que dix millions suffiront à peine à construire, ont commencé, l'une, par ce petit chemin des Piles, l'autre par le modeste Chemin de bois de colonisation de St. Jérôme. Ce dernier est encore, sans qu'on s'en doute, inscrit dans nos statuts provinciaux comme le tronc principal dont une des branches n'est autre chose que le chemin de Montréal, Ottawa et Occidental, destiné par sa charte à s'étendre jusqu'aux terres de la baie Georgienne. Qui aurait cru que le chemin de Montréal à St. Jérôme aurait été la première locomotive qui traînerait à sa suite l'immense convoi destiné au commerce de l'ouest, et qui sait ? plus tard, à rapporter des rives du Pacifique les produits de la Chine et des Indes ?

J'en étais à dire que le Chemin de la rive Nord, avait été résuscité de ses cendres par la législation de cette province en 1867. Depuis cette époque les gouvernements qui se sont succédés se sont fait un devoir d'encourager cette entreprise de la manière la plus efficace possible ; et cependant, étrange fatalité ! chaque année voyait surgir des difficultés nouvelles qui en empêchaient l'exécution. Sous la dernière administration on tentait un suprême effort qui devait, suivant tout apparence, assurer la réalisation de ce grand projet. Immense dotation, sous forme d'octroi de terres publiques, subsides princiers en argent, souscriptions royales des deux capitales, politique et commerciale de la province, don généreux des municipalités rurales qu'il devait parcourir ; tout assurait au chemin de la rive Nord du St. Laurent et de l'Ottawa, la voie la plus facile sur le marché monétaire. Des contracteurs puissants et expérimentés s'étaient emparés de l'entreprise en y mettaient une large partie de leurs capitaux. Les plus incrédules croyaient au succès grandiose et prochain de cet œuvre nationale. En effet qui aurait pû douter de sa réussite ? Quel tracé plus favorable à un chemin de fer que celui offert par la rive Nord, passant par un pays largement peuplé ? Il n'a pas à craindre la compétition des lignes américaines qui ont fait tant de mal au Grand-Tronc. Il est destiné non-seulement à développer les ressources qu'offrent les trois cents lieues carrées de territoire dont il est le débouché, mais encore il est la voie la plus courte du grand commerce de l'Ouest qu'il fait passer dans le cœur de la province, dont il est la grande artère. Tout le monde applaudit à cette sage politique qui fait bénéficier tous les citoyens de cette grande amélioration. Les centres commerciaux cherchent sans cesse à se rapprocher par la voie la plus courte, et c'est pour cela que l'on voit nombre de lignes américaines se faire une compétition ruineuse. Ce danger n'est pas à craindre dans le Nord ; tous les intérêts qui s'y créeront convergeront toujours vers Québec, Trois-Rivières, Montréal, et Ottawa, et le Grand Tronc du Nord sera l'artère sans rival qui unira tous ces intérêts aux centres commerciaux de l'Ouest, de l'Atlantique et des états de la Nouvelle Angleterre ; il les fera refluer à l'intérieur par des branches qui couvriront le pays du Nord au Sud.

Cette vaste région des Laurentides ne

possède-t-elle pas des forêts inépuisables, d'immenses terres propres à la culture et capables de nourrir et d'enrichir des millions de population ?

Tel était le superbe prospectus qu'offrait aux capitalistes étrangers les deux compagnies de la rive Nord, et de Montréal, Ottawa et Occidental, après la législation généreuse de 1874.

Cependant une voix se fait entendre de l'autre côté de l'Océan. Cette voix a déjà eu un malheureux écho sur le marché monétaire anglais : elle a empêché par des mensonges et des calomnies, des millions de se répandre dans la Puissance du Canada, pour en développer les ressources. Cette voix est celle qui a tué en Europe ce grand projet du Pacifique qui devait être dans la pensée de nos hommes d'état, le couronnement glorieux de la Confédération, projet aussi hardi que gigantesque, qui devait relier les deux Océans et entassant sur nos rives d'énormes capitaux étrangers. C'est le Grand-Tronc qui se lève et crie à ceux qui l'ont nourri et l'ont aidé à grandir :

—Vous n'irez pas plus loin ; vous bâtirez vos chemins de fer quand nous jugerons à propos de vous le permettre !

Aussi perfide qu'audacieux, il fait entendre de longs gémissements sur l'état désastreux dans lequel il se dit plongé, et qu'il attribue effrontément à notre pays.

" Je n'ai pas réussi, dit-il, et pourtant je suis le Grand-Tronc du Canada ! que deviendront donc ces routes insensées qu'une population imprèvoyante veut ouvrir sur un territoire pauvre et dépeuplé ? "

C'est en vain qu'on leur répond : Consolez-vous et détrompez-vous ; ne pleurez pas sur nous, gens du Canada, mais bien sur vous-mêmes et sur les extravagances de votre fastueux bureau Londonnien. Détrompez-vous ; car le territoire que notre grand tronc du Nord est appelé à desservir renferme une population bien plus dense que la moyenne de celle qui se trouve parsemée sur le parcours de votre ligne. Les protestations, les preuves les plus évidentes, les exposés les plus convaincants sont impuissants contre la force délétère de la calomnie. Les capitalistes effrayés et trompés, ferment silencieusement leurs comptoirs en balbutiant des excuses pour le refus qu'ils opposent aux offres, pourtant si avantageuses, que leur font les agents de nos compagnies canadiennes. M. Potter triomphe ; il croit l'œuvre bas-canadienne écrasée pour jamais, tant il est difficile de faire reprendre à une entreprise qui subit un échec la route qui mène vers le temple de la finance anglaise.

Pourtant vous vous trompiez, M Potter, quand vous savouriez les délices que vous causait le succès de vos manœuvres machiavéliques Vous comptiez sans la force de la volonté d'une province qui devait opposer à l'action du gouvernement qui la regit.

Nous étions en pleine effervescence électorale, quand la nouvelle de l'insuccès des emprunts de nos chemins de fer, sur le marché anglais, nous arriva. Sans acception de parti, sans jalousie de localité, la volonté populaire se manifesta sur tous les points. Les candidats élus furent chargés de transmettre au parlement provincial l'expression de cette volonté. La presse toute entière, la presse libérale surtout, elle d'ordinaire si jalouse du monopole gouvernemental, n'eut qu'une voix pour demander au ministère de se charger de cette entreprise que les compagnies particulières n'auraient pu maintenir à flôt sur le marché anglais. Pourquoi faut-il que les dissentions politiques fassent entendre aujourd'hui leurs voix discordantes après un concours aussi unanime ?

Le gouvernement ne perdit pas un moment, et aussitôt, la tranquillité politique rétablie par la fin des luttes électorales, il se mit à l'œuvre pour faire revivre ces grandes entreprises brisées par le choc qu'elles avaient subi à Londres. La politique générale du gouvernement sur cette question ne fut un secret pour personne ; tous purent mesurer alors l'étendue des sacrifices que la province devrait nécessairement s'imposer pour mener à bonne fin ces grandes entreprises. L'étendue de nos ressources provinciales était connue de tous ; le coût de l'entreprise pouvait être facilement calculé ; et cependant la presse libérale, à part d'insignifiantes questions de détail, ne trouva rien à redire et à suggérer dans le plan que préparait le gouvernement de se substituer aux compagnies privées pour la construction de ce chemin. On ne s'effrayait pas alors du déficit que cela pouvait causer dans notre budget provincial ; on ne criait pas d'avance à la taxe directe ; on ne s'apitoyait pas sur l'injustice commise à l'égard des lignes de chemins de fer du Sud du St. Laurent. Dans le premier enthousiasme d'une grande pensée nationale, on disait franchement et hautement ce que pensait l'âme, ce que le cœur ressentait.

Les combinaisons politiques, les jalousies du pouvoir n'avaient pas encore dit leur mot. Le Grand-Tronc n'avait pas encore soufflé la division parmi nous. On ne nous effrayait pas alors du fantôme du *veto* fédéral pour l'inconstitutionnalité d'une telle mesure. On n'avait pas soulevé la cupidité des comtés du Sud, en leur faisant la comparaison, toujours odieuse, de la proportion du subside provincial que nécessiterait cette action.

Le vieux Québec, s'exaltait en pensant que son œuvre de prédilection et d'espérance allait enfin se réaliser sous la main vigoureuse du gouvernement provincial. Plus de divisions, plus de chicanes, plus de jalousies locales dans la vieille cité ! Elle tendait une main sympathique à sa riche voisine,

Montréal, lui promettant un concours fidèle et chaleureux. Cet offre d'alliance, nous gens de Montréal, nous l'avons accepté franchement et sans la moindre arrière-pensée. Nous avons abdiqué l'ambition légitime que nous aurions pu avoir de construire nous, même, avec un peu d'aide additionnel du gouvernement, notre route commerciale jusqu'à Ottawa. Pour ne pas gêner le ministère, et lui laisser l'avantage d'une politique uniforme pour les deux chemins, nous lui avons fait volontairement et généreusement l'abandon de tous les bénéfices d'une entreprise pour laquelle nous avions fait de si rudes sacrifices pendant six années. Nous sommes prêts à tenir notre part de ce engagement tacite, et nous avons le droit de vous demander de le respecter de votre côté. Nous croyons sincèrement qu'il n'est pas un citoyen de Québec qui ne serait disposé à mettre de côté ses affections politiques, ses sentiments de parti, pour assurer le succès de l'entreprise Je n'hésite pas à dire que je n'ai pas cru un seul instant, qu'aucun des honorables députés, qui représentent Québec dans cette enceinte parlementaire, faillirait à son devoir dans cette occasion solennelle, qui ne se représentera peut-être jamais pour la fortune de leur capitale. Si malheureusement je me trompais, si par hasard, le chemin tortueux de la politique avait conduit jusqu'à leur esprit une pensée malheureuse de dissensions en cet instant suprême, qu'ils veuillent bien se rappeler les nobles paroles et les sentiments patriotiques que j'évoquais, il y a un instant, de l'histoire du passé. Qu'ils se rappellent surtout qu'à une époque néfaste de nos annales parlementaires, les jalousies de sectons, l'esprit de coterie politique,ont privé pour jamais Quebec du siége du gouvernement général, de ce titre de capital du Canada auquel l'histoire, les ressources stratégiques, les beautés de la nature et les avantages commerciaux lui donnaient tant de droits. On a jalousé Montréal, il faut bien le dire,à cause, de son merveilleux progrès : On a même crié à l'injustice et à l'empiétement sur les droits de Québec Mais on n'a pû s'empêcher d'admirer cette activité fiévreuse et infatigable qui a fait de Montréal ce qu'il est aujourd'hui. Eh ! bien ; vous le savez peut-être mieux que moi, mais laissez-moi vous le répéter : Montréal doit surtout son succès étonnant à sa libéralité et à l'abandon de toutes les mesquines jalousies de la politique, chaque fois qu'il s'est agi de l'avancement de ses grands intérêts matériels. Encore une fois Montréal vous tend la main ; unis tous deux nous serons forts et puissants, tandis que la division vous sera surtout fatale

Laissez à d'autres la tâche stérile de chercher des défectuosités dans le projet que le gouvernement nous soumet. Il est toujours facile de découvrir des fautes quand on veut trouver un prétexte pour accuser. Laissez le Grand Tronc et ses agents nous menacer de leur colère qui, si nous sommes unis, sera impuissant à nous fermer le marché anglais. Ne vous laissez pas influencer par les craintes exagérées de ces légistes de la constitution qui viennent nous dire que nous marchons sur un terrain qui peut-être ne nous appartient pas. Comment ! Notre province ne serait pas à nous ? Une compagnie jouissant d'un privilège fédéral qu'elle peut abandonner,de même qu'elle peut s'en servir, aurait déclaré par un acte solennel qu'elle ne pouvait et ne voulait pas exercer ce privilège, et notre gouvernement,qui a la regie et l'administration suprême de notre territoire, n'aurait pas le droit de construire une route demandée par les intérêts publics, dans la même direction que celle qui vient d'être abandonnée par cette même compagnie fédérale !

" La constitution ne le veut pas," dit-on ? Eh! bien, violons plutôt la constitution, s'il le faut, pour lui faire produire cette grande œuvre ! Est-ce que l'intérêt du public ne prime pas sur toute chose ? *Salus populi suprema lex esto !* . . . . . .

L'hon. député de St. Hyacinthe, en proposant l'amendement qui est maintenant devant cette Chambre,s'est constitué le dénonciateur de la politique généreuse que le gouvernement s'est décidé à adopter à l'égard des chemins de fer. C'est la voix qui accuse.

C'était une tâche ingrate et pénible,et c'est peut-être pour cela que les honorables membres de la gauche l'ont choisi cette fois pour leur organe, j'allais dire pour leur chef. L'hon. député appartient essentiellement à cette branche de l'école libérale qui depuis 1854, s'est opposé avec acharnement, au cri de " l'extravagance," de la taxe directe et de la ruine," à tous les avancements, à tous les progrès, à toutes les améliorations matérielles et politiques qui se sont accomplis pour nous, depuis cette époque. Pour cette école, point de trève, point de merci pour les gouvernements qui croient que toutes les grandes entreprises qui regénèrent un peuple, ne peuvent s'accomplir qu'aux dépens de grands sacrifices. Que de dupes n'a-t-on pas fait depuis vingt ans, avec cette épouvantail de la taxe dont on effrayait une population facile à tromper. Les temps sont changés le peuple a compris; mais l'hon. député de St. Hyacinthe est resté fidèle aux traditions de son école, et l'on aurait pu voir dan son discours d'hier une reproduction des diatribes populaires des élections de 1857.

L'hon. député a présenté une motion qui me parait étrange. Il nous dit que la politique du gouvernement sur les chemins de fer, est de nature mettre en péril la construction du chemin de la Rive Nord,et en même temps qu'elle est injuste pour les chemins en construction sur la rive Sud. Je comprends qu'il

soit utile pour un chef d'opposition de mettre à profit toutes les craintes qui peuvent surgir dans l'esprit populaire, par l'énoncé d'une politique dont l'exécution doit être très-dispendieuse, et d'exploiter toutes les susceptibilités que cette peut faire naître. Mais réunir dans une même proposition deux raisons aussi contradictoires, cela découvre trop son jeu. On sent, du reste, l'effort de ce rapprochement dans la rédaction même de la motion.

Comment, en effet, la proposition de construire le grand Chemin de Québec au Portage-du-Fort, peut elle mettre en danger la construction de ce chemin, que les compagnies ont declaré ne pouvoir terminer ? Ce que des particuliers ont entrepris sans succès ne peut-il pas être mené à bonne fin, si la province s'en charge ? N'est-ce pas, au moins, une tentative pour sortir cette entreprise du péril où elle se trouve aujourd'hui ? C'est bien là ce que dit tout le monde. Mais, pour l'hon. député de St. Hyacinthe, ce n'est pas ainsi ; le chemin de fer du Nord est en danger, à cause de la politique du gouvernement qui assume une trop forte dette pour bâtir ce chemin ; en même temps, cette politique qu'il vient de qualifier de prodigue, est, suivant lui, injuste pour le Sud. Injuste, nous dit l'hon. député, parcequ'elle ne pourvoit pas aux besoins des compagnies de chemins de fer qui sont en souffrance dans les townships de l'Est.

Singulière logique, qui craint que la charge ne soit trop lourde pour l'Etat, parce que le gouvernement construit le chemin du Nord, et qui déplore qu'on n'ait pas ajouté, à cette charge déjà trop pesante, les frais de construction des chemins de fer des Townships de l'Est ! Mais, qu'importe la logique, si les craintes des uns, la jalousie des autres, rallient des partisans à la motion destinée à renverser l'administration. Il sera toujours temps, plus tard, de reconcilier ces propositions disparates !

Pour appuyer la première de ces propositions, l'honorable député nous a cité l'opinion d'un grand financier, Sir A. T. Galt. La chambre a dû être surprise de voir l'autorité de la parole d'un ancien chef conservateur servir d'appui à une thèse libérale aussi avancée. Lors des débats sur la confédération, l'ex-ministre des finances aurait dit à ceux qui redoutaient les dépenses que devait entraîner le fonctionnement des différents gouvernements provinciaux :

" La somme de $1,200,000 doit être suffisante pour rencontrer toutes les dépenses du gouvernement provincial de Québec ; dépasser ce montant, serait tomber dans l'extravagance."

Tel est le sens absolu que l'hon. député prête aux paroles de Sir A. T. Galt. Mais il faudrait nier le progrès nécessaire de toutes nos institutions, s'il fallait renfermer en d'aussi étroites limites les calculs de cet homme d'état. Sir A. T. Galt n'a pû parler ainsi. Le montant qu'il déterminait en cette occasion, ne pouvait s'appliquer qu'à la limite extrême du stricte nécessaire pour le fonctionnement de nos institutions provinciales, et sans égard aux sources de revenus que nous pourrions nous créer plus tard. Il établissait aussi par ce chiffre le montant du subside fédéral qui devait nous être payé et que nous recevons actuellement. Vouloir circonscrire les budjets futurs de la province dans la limite de ces chiffres, serait nous condamner à l'immobilité.

L'Honorable député s'est alarmé de l'accroissement de nos dépenses depuis 1867 ; il en a conclu que nous allions fatalement à la banqueroute. Le mot n'est pas plus juste qu'il n'est nouveau. Depuis vingt ans c'est la même prédiction qui ne me paraît pas encore en voie de se réaliser. On sait que la mesure de la prospérité d'un état, où d'une ville, se prouve souvent par l'accroissement de son budget. Prenons Montréal pour exemple. Celui qui en 1867 aurait prédit que le revenu de la grande ville serait porté en 1875 à la somme énorme de $1,600,000, celui-là aurait été traité de visionnaire et d'extravagant, si les hommes d'affaires de ce temps avaient jugé les choses comme le fait en ce moment l'honorable député de St. Hyacinthe. Montréal ne s'est pas appauvrie ; les moins enthousiastes disent même qu'elle est plus prospère que jamais, malgré que, dans cet intervalle de 1867 à 1875, elle ait élevé son budget de $705,000 à $1,600,000.

Notre province a vu ses ressources s'augmenter depuis la confédération, et nous ne voyons pas pourquoi la proportion ne se continuerait pas. La seule méthode raisonnable pour déterminer le montant de nos dépenses doit être la limite que nous pouvons imposer aux taxes raisonnables que le peuple doit s'attendre à supporter, s'il tient à avoir les grandes améliorations qui font la richesse publique. L'industrie, sous toutes ses formes, profite de ces améliorations et paie, pour les gains qu'elle y trouve, une redevance indirecte à l'Etat.

Calculons, en moment le capital que représentent les quelques impôts contenus dans les résolutions que nous avons déjà adoptées et que nous serons encore appelés à voter. On ne dira pas que ces taxes aient produit de soulèvement ; au contraire, ceux qui en sont chargés s'y soumettent de bonne grâce. L'augmentation des droits de licences sur la vente des spiritueux nous donnera, j'en suis certain, un surcroît de revenu de $90,000. Les droits sur les ventes par enchère et les licences des encanteurs ne seraient pas portés à un chiffre élevé en les augmentant de $30,000 sur l'année dernière. Tout près de $10,000 additionnelles seront prélevées par l'impôt de 10 cents sur chaque

exhibit produit dans les cours. Plus de $35,000 nous proviendrons des droits sur les assurances et $15,000 sur diverses sources nouvelles de revenu.

Nous sommes déjà arrivés à un capital de près de trois millions de piastres, ce qui est plus que suffisant pour équilibrer le budget de l'an prochain, en y comprenant l'emprunt nouveau que l'on devra faire cette année. Ajoutons à cela une imposition sur les institutions monétaires qui, plus que toute autre, devront profiter du capital énorme que la confection des chemins de fer devra disséminer dans la province, et nous arrivons facilement à calmer les craintes des esprits les plus timides. L'augmentation de la richesse publique, par la circulation de ces immenses capitaux, devra nécessairement produire de nouvelles sources de revenus qui repoussent loin de nous ce fantôme de la taxe directe que l'on invoque en vain. N'est-il pas, du reste, constaté par toutes les statistiques du monde que l'on retrouve toujours, sous une forme ou sous une autre, l'argent investi dans ces grandes entreprises de chemins de fer, par le développement des ressources inexploitées des localités, par le mouvement imprimé au commerce et aux manufactures, par la facilité donnée à l'écoulement des produits, et par l'augmentation incalculable ajoutée à la valeur des propriétés. Quelque soit l'impôt qu'un gouvernement prélève, il faut toujours que cet impôt soit une fraction quelconque du capital en circulation. Augmentez la circulation de ce capital et vous augmentez nécessairement vos sources de revenus.

Maintenant, si ce nouveau capital est attiré ici à des conditions très-avantageuses, le pays profitera nécessairement de la différence du taux de l'intérêt payé à l'étranger avec celui payé en moyenne dans la province.

Le crédit du gouvernement obtiendra sur les marchés étrangers de l'argent à quatre ou cinq pour cent ; ce capital sera jeté ici dans la circulation, où il ne peut valoir moins de huit pour cent pour les besoins du commerce et de l'industrie. Quelque soit le montant de la dette publique et les intérêts annuels dont elle nous impose le paiement, nous serons toujours surs que la population gagnera tous les ans la différence entre le taux payé à Londres et la valeur produitive de cet argent utilisé dans le pays. Si un gouvernement pouvait placer judicieusement vingt millions dans les entreprises publiques, il paierait annuellement un million d'intérêt pour cet emprunt ; mais si la population retire 8 p. 100 de cette somme, elle pourrait facilement se soumettre à l'obligation de payer une nouvelle taxe et faire encore un bénéfice de $600,000 par année.

C'est en temps de crise que cette vérité saute aux yeux, et nous pensons qu'il y aurait moins de misère cette année dans la Province de Québec, si nous avions eu l'occasion de dépenser quelques millions en utiles améliorations publiques.

On nous parle de taxe directe et de dette publique comme si nous étions une exception dans le monde. Voudrait-on nous faire croire que jamais état ne s'est risqué dans des entreprises de chemins de fer ? Je ne voudrais pas fatiguer cette honorable chambre par de longues statistiques, mais que l'hon. député de St. Hyacinthe me permettre de lui soumettre quelques chiffres. Je choisirai mon premier exemple dans la République voisine dont l'hon. député est un des fervents admirateurs. Que voit-on là-bas ? Le Tenessee, avec une population en 1870, de 1,258,000 âmes, avait une dette de chemins de fer de trente-un millions ; l'Alabama qui comptait la même année 976,000 âmes, payait pour ses chemins de fer l'intérêt d'une dette de treize millions de piastres ; pendant ce temps-là, le Massachusett avec une population, numériquement semblable à la notre se chargeait volontiers de rencontrer l'échéance de $12,000,000, et la Géorgie, habitée par 1,184,000 âmes, s'imposait pour maintenir ses voies ferrées une somme qui dépassait quatre millions. Les autres états ne demeuraient pas en arrière. Le Maryland avec ses 780 000 âmes payait pour le même but patriotique au-delà de $13,000,000 ; la Pensylvanie trente-cinq millions, pour une population de trois millions, et le Missouri $20,701,000 pour une population de 1,701,285

Voyons maintenant si les états de l'Europe, plus sages, plus expérimentés, sont arriérés sous ce rapport. Je n'ai pu me procurer que les statistiques de 1869 et j'y vois que la dette des chemins de fer se comptait alors comme suit :

La Hollande, à raison de $12.75 cents par tête de sa population. La Belgique comptait pour $19 par tête : l'Autriche $29.15 cts ; la Russie $30 et la France n'avait pas craint de porter sa capitation à $38, pour favoriser l'entretien de ses nombreuses et florissantes voies ferrées ; dette énorme, si vous le voulez, mais qui n'empêcha pas la nation qui l'avait contractée, de payer quinze mois plus tard à l'Allemagne une rançon de cinq milliards, sans craindre à la banqueroute.

Faut-il à s'effrayer de l'augmentation de la dette publique, à raison de l'entreprise que le gouvernement veut prendre sous ses charges ? Raisonnons franchement, et regardons en face ces gros chiffres que l'honorable député de St. Hyacinthe nous présente comme un épouvantail :

Coût des chemins de Québec à Montréal, de Montréal à Aylmer et d'Aylmer au Portage du Fort.....	$9,800,000
Il faut déduire de cette somme les octrois dont la caisse se	

trouve déjà grévée.....	$2,600,000
Ce qui nous laisse une balance de	$7,200,000
Les municipalités ont souscrit pour ces chemins.....	$2,409,000
Laissant à la charge de la province.....	$4,791,000
Les commissaires auront le droit d'emprunter, en hypothéquant le chemin lui-même, sans grever la province.....	$3,000,000
Il reste donc comme dette nouvelle.....	$1,791,000

Et, pour compenser cette addition à la dette actuelle, la province recouvre la propriété de 2,727,000 âcres de ses plus belles terres octroyées pour la construction de ces chemins. Ces terres ont été estimées par tous ceux qui en connaissaient la valeur à trois piastres de l'acre et parmi ceux-là je puis citer l'hon. John Young, dont le témoignage ne sera pas suspect aux honorables députés de la gauche.

Réduisons cette valeur à un tiers de l'estimation qu'on en a faite, et donnons à ces terres une valeur de $1.00 l'âcre : la province se trouvera alors à rentrer en possession d'une valeur de plus du double de la dette, dont elle aura surchargé son budget.

L'hon. député de St. Hyacinthe trouvera faute à mon calcul, en disant que l'emprunt de trois millions fait par les commissaires devrait s'ajouter à la dette de la province qui, après tout, en sera responsable.

Qu'il veuille bien remarquer que je ne fais qu'indiquer la surcharge du budget, au delà de ce que nous sommes tenus de payer actuellement pour des chemins qui ne nous appartiendraient pas, si nous les eussions laissés aux compagnies. Les créanciers de cette hypothèque de trois millions deviendraient-ils les propriétaires de ces chemins, que la province n'aurait, après tout, avancé pour leur achèvement, que la somme déjà mentionnée de $1,791,000 en reprenant les 2,727,000 âcres de terre qu'elle avait concédés à ces compagnies.

Voilà donc, après tout, à quoi se réduit l'octroi nouveau que le gouvernement donne, de fait, aux chemins de la rive nord.

Que les honorables députés de cette chambre, dont on a voulu exploiter la bonne foi, en les faisant passer pour victimes d'une politique de favoritisme, veuillent se rassurer. Le gouvernement n'ajoute qu'une somme comparativement insignifiante à la dette publique, pour construire sur la rive nord une grande voie ferrée qui sera la propriété de toute la province. C'est un chaînon du Pacifique, disions-nous. Si le commerce qu'il devra transporter répond dans l'avenir aux espérances des promoteurs du grand chemin inter-océanique, les bénéfices en seront répartis sur toute la province indistinctement. Si le gouvernement fédéral réalise les espérances que nous donnaient leurs amis de la gauche, au commencement de cette session, le subside que nous devrions attendre, tomberait dans la caisse publique. Que ce chemin, le plus important anneau du Pacifique, entre l'Ouest et l'Intercolonial, soit plus tard acheté ou loué par le gouvernement fédéral, le prix de cet achat ou le revenu de ce loyer bénéficiera autant au sud qu'au nord du St. Laurent. Ce n'est pas se faire illusion que de compter sûrement sur la réalisation de cette prévision. Sans ce chemin de la rive nord, le Pacifique Canadien serait incomplet pour la Puissance, puisqu'il manquerait de relier par la voie la plus courte les grands centres, Ottawa, Québec et Montréal. Et si nous voulons porter plus loin nos regards ; dans l'événement, que nous ne désirons pas, mais qui pourrait arriver, d'une union plus compacte de la Confédération, les trois ou quatre millions de dotation à leurs chemins de fer resteraient la propriété des localités et des hommes entreprenants qui s'en seraient emparés, tandisque les sommes dépensées pour les chemins de fer de la rive nord rentreraient dans les coffres du trésor général de la Puissance.

Malgré cela, cependant, je dois avouer sincèrement que j'aurais voulu voir le gouvernement venir en aide aux compagnies de chemin de fer que l'esprit d'entreprise de nos amis des Cantons de l'Est ont fait surgir de partout. Je rejette loin de moi les idées mesquines de localités, lorsqu'il s'agit d'entreprise publique. Des considérations plus élevées doivent animer l'esprit du législateur.

Je ne voudrais pas plus accuser de favoritisme, les gouvernements qui depuis vingt cinq ans ont fait peser sur les populations du nord du fleuve la dette de vingt millions contractée pour la construction du Grand-Tronc, qui a créé les cantons de l'Est, que je ne voudrais voir accuser le gouvernement actuel de faire du favoritisme, en faveur des comtés de la rive Nord, avec la grande mesure dont il s'est chargé aujourd'hui. Je regrette de voir que le nouveau chef de l'opposition dans cette chambre ait soulevé ces préjugés par sa motion. C'est un mouvement qui n'est pas à la hauteur du rôle qu'une opposition loyale est appelée à jouer en parlement. Les préjugés de localité se soulèvent déjà trop facilement d'eux-mêmes pour qu'on vienne leur donner les passions politiques comme alliées. Malheureusement, le mal est déjà fait, et il faut s'en défendre. Dans la presse et dans cette chambre, on a entendu des plaintes ; on a fait des comparaisons qu'on veut rendre odieuses aux yeux des populations des Cantons de l'Est.

Les honorables députés de Dorchester et de Compton ont répondu à l'appel du comté de St. Hyacinthe. Ils se sont plaint amère-

ment qu'on oubliait leurs comtés dans la répartition des octrois publics. Encore une fois, je n' ime pas ces calculs étroits de localités ; pourtant, comptons donc ensemble, puisqu'il le faut.

En soustrayant des $9,800,000 que couteront les chemins de la rive Nord, le montant des bonus municipaux, soit $2,409,000, et le $3,000,000 que l'on empruntera sur ces chemins, il reste une somme de $4,391,000 (sans compter les octrois de terre que la province reprend) à diviser entre les vingt-cinq comtés du Nord, ce qui leur donne à chacun une part d'à peu près $175,000.

Je ne veux pas mettre en ligne de compte les $8.000,000 qur les Cantons de l'Est et les comtés de la rive Sud ont reçues pour leur part, par la construction du Grand-Tronc, ce que pourtant, nous, gens du Nord, nous pourrions opposer à leurs prétentions. Je ne parlerai que de l'octroi provincial. Les comtés de Lévis, de Dorchester, de Beauce, de Mégantic et de Compton qui se plaignent le le plus, sont traversés par trois chemins qui reçoivent ensemble un subside de $1,080,000 ; Lévis et Kenébec $360,000, Québec central $400,000 et l'International $320,000.00 Cela donne pour chacun de ces cinq comtés la jolie somme de $216,000 ! Et ce montant leur est donné en pur don, sans que la province n'y puisse rien prétendre, tandis que les $176,000 de chacun des comtés du Nord sont dépensées pour un ouvrage qui devient la propriété de la Province.

Continuons un peu cette comparaison et voyons si l'honorable chef de l'opposition avait bien compté, en soulevant les préjugés du Sud. S'il veut que l'on divise le revenu de la Province par sections territoriales, pourquoi, par le même principe ne pas prendre pour base la proportion du revenu que fournit chaque section ? La rive nord du St Laurent et de l'Ottawa donnent un revenu pour les terres et les bois de $432,292 ; le sud contribue à ce revenu pour une somme de $84,366, et qu'on n'aille pas dire que c'est la forêt qui donne ce revenu, car je répondrai à cela que c'est elle qui le produit et que c'est le marchand d'Ottawa, de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, qui le paye. Le revenu nouveau qui nous permettra de payer l'augmentation de notre dette, cette année, proviendra surtout des licences. Cette source de revenu, se partageait l'an dernier, comme suit : le Nord payait au Trésor $142,601, tandis que la quote-part du Sud n'était que de $25,592

Encore une fois M. l'Orateur, où sont les maltraités ?

Veux-t-on, maintenant, que l'on compte d'après la population ? Celle des comtés du Nord n'excède-t-elle pas la population du Sud d'au-delà d'un dixième ? Et si l'on me dit que les grandes villes de Montréal et de Québec ferment une large proportion de cette population, je répondrai qu'elles ont bien droit de plaider pour les comtés du Nord dans la cause que nous discutons, puisque chacune d'elles s'est généreusement imposé une charge d'un million de piastres pour aider à l'état, dans cette grande entreprise.

Mais pourquoi ces calculs ? Y-a-t-il quelqu'un dans cette chambre qui n'ait pas de sympathies pour la position dans laquelle se trouvent placées les compagnie de chemin de fer du Sud ? Pour ma part, M. l'Orateur, je voudrais que le gouvernement puisse leur venir en aide, et je pourrais même ajouter que je ne suis pas le moins intéressé au succès de ces entreprises. Mais au moment où le gouvernement vient nous dire franchement que la limite de nos ressources est atteinte par les charges que nous sommes obligés de nous imposer par la construction du grand chemin de fer provincial ; je crois qu'il est du devoir de tout bon patriote de respecter cette déclaration. " Songeons, comme le disait si bien l'Hon. député de Charlevoix, que notre comté est dans la province et non pas la province dans notre comté." Ne faisons pas de ce beau St Laurent une ligne de démarcation entre deux partis acharnés l'un contre l'autre ; mais qu'il reste plutôt selon les décrets de la Province, un lien puissant entre les populations de ses deux rives, que leurs intérêts viennent s'y confondre et leurs dissentions s'y éteindre et s'y noyer à jamais.

Les fortes populations des cantons de l'Est se sont développées avec une rapidité étonnante tout le long de la frontière américaine. Leur loyauté proverbiale en a fait un rampart imprenable contre les empiètements de l'américanisme, et elles ont trop de vitalité, pour que la crise passagère dont elles souffrent aujourd'hui, puisse leur faire craindre la ruine. L'activité de leur commerce a déjà couvert ces contrées de tout un réseau de chemins de fer. Ces entreprises peuvent être gênées momentanément, mais le succès de leur avenir n'en est pas moins certain

S'il est une ligne, entre toutes, que j'aurais voulu voir cette année profiter encore de la libéralité du gouvernement, c'est bien celle de Lévis et Kennebec. Mais pour elle aussi le succès certain ne peut pas être mis en doute ; ce n'est qu'une question de temps très-rapproché.

J'entendais, vendredi, le gouvernement nous dire, par son organe en cette Chambre, que le courant du commerce de l'ouest une fois entraîné sur la voie de notre Grand-Tronc du Nord, se creuserait un lit lui-même, un débouché là où la pente des affaires l'attirerait, et qu'un avenir assez rapproché verrait des modifications considérables dans la position de certains chemins comptés aujourd'hui comme routes d'un intérêt secondaire.

Pour celui qui veut se faire l'observateur un peu attentif des événements que la nature des lieux et la force même des choses devront déterminer il n'est pas difficile de pé-

aétrer le voile dont l'hon. Sol. Gén. n'a voulu discrètement soulever qu'un coin l'autre jour.

En dépit des efforts que l'on fait pour résoudre le problème de la navigation d'hiver dans le St. Laurent, il n'y a pas à se cacher que pendant six mois de l'année, Québec est fermé au commerce comme port de mer. Pendant cette longue période de temps, croit-on que le commerce restera engourdi comme nos champs sous les neiges ? Ne sait-on pas au contraire que pendant la saison de l'hiver les inépuisables greniers de l'Ouest continuent à se vider pour aller alimenter les marchés européens ? Que l'on consulte les rapports journaliers des trains qui traversent le Pont Victoria, dans cette saison, et l'on verra que les lisses ont peine à se refroidir du passage d'un train à celui d'un autre. Je ne crois rien hasarder en affirmant que le surcroit de frêt que le chemin de Montréal à Ottawa seul amènera à Montréal rendra cette voie du Pont Victoria où malheureusement deux trains ne peuvent se rencontrer, rendra, dis-je, cette voie insuffisante pour l'activité du commerce.

Que sera-ce donc quand le commerce de la capitale aura doublé par la construction des lignes qui se préparent à la mettre en communication plus directe avec l'Ouest d'Ontario et des Etats-Unis ? Que sera-ce quand le *Canada Central* ou la partie subventionnée du Pacifique déversera, dans le grand chemin Provincial qui nous occupe, les flots du commerce que le Pacifique Nord Américain lui-même jettera sur cette voie ? Je ne parle que d'un avenir très rapproché ; les chiffres seraient décuplés avec la perspective du Pacifique Canadien.

Quand la route du St. Laurent lui sera fermé à Montréal et à Québec, le commerce se cherchera naturellement un chemin vers l'Océan, et où le trouvera-t-il ? A Montréal comme à Québec, le Grand-Tronc s'offre au trafic avec ses deux voies de Portland et de la Rivière du Loup. Le sentiment de son intérêt, l'attrait des bénéfices l'emporterait-il, dans le jugement de cette puissante compagnie sur l'esprit d'antagonisme violent qu'elle manifeste actuellement vis-à-vis notre entreprise provinciale ? Nous n'en savons rien mais il nous faut à tout évènement, être préparés pour les éventualités les plus adverses. Aussi ce n'est pas sans une vive satisfaction que nous voyons l'organisation d'une compagnie vigoureuse qui promet d'empêcher un monopole, qui pourrait devenir désastreux pour notre grand chemin provincial. Les avantages que le gouvernement offre par sa mesure à la Compagnie de Montréal, Boston et Portland et au South Eastern nous sauvent de ce danger.

A Québec, nous nous trouvons encore à la merci du Grand-Tronc, si nous n'avons pas une protection comme celle dont je viens de parler pour Montréal. Il est vrai, que le gouvernement du Canada, en prévision de la construction de l'*Intercolonial* s'est réservé dans la charte qu'il a octroyée au Grand-Tronc, ou dans un acte subséquent, le privilége de transit, "*the running contract*," sur cette partie du chemin qui s'étend de la Pointe Lévis à la Rivière du Loup. L'achèvement prochain de la ligne entière de l'*Intercolonial* de la Rivière du Loup à St. Jean d'Halifax devra forcer le Gouvernement Fédéral à demander l'exercice de ce privilége si l'on veut que l'*Intercolonial* profite un peu du trafic que les voies de communication autres que le Grand-Tronc apportent à Québec. Le commissaire actuel de l'*Intercolonial* devra mettre autant de zèle à reclamer ce privilége que le Président de la Compagnie, M. Potter, mettra bien sûrement d'ardeur à le refuser si cela doit contrecarrer les vues de son ancien employé, devenu depuis quelque temps son plus violent détracteur.

Mais, en admettant que ce point litigieux soit réglé dans le sens des intérêts fédéraux contre le mauvais vouloir possible du Grand-Tronc, il reste deux objections capitales à cette voie de l'*Intercolonial* pour le commerce que l'Ouest nous enverrait par le chemin de la rive Nord : la distance du transit, augmentant le coût du transport à l'Océan, et la difficulté du service de cette route pendant l'hiver. A part les besoins du commerce des Provinces maritimes avec Québec et Ontario, le gros du commerce destiné à la navigation océanique, qui partirait de Québec, trouverait une route plus économique, en rebroussant chemin, jusqu'à Richmond, pour prendre la voie de Portland, ou de Boston, qu'en prenant le chemin de l'*Intercolonial* ; et encore faudrait-il subir les conditions du Grand-Tronc qui refuse actuellement tout arrangement de transport avec les lignes américaines au sud de Sherbrooke

Mais en supposant que la voie de l'Intercolonial ne serait pas plus coûteuse, serait-elle sûre et expéditive pour le commerce pendant les rudes mois de l'hiver ? J'en doute fort, si l'on peut en juger par ce qui s'est produit chaque hiver sur la route à l'Est de la Pointe-Lévis, et sur les sections de l'Intercolonial ouvertes l'hiver dernier. Où donc va se porter le courant du commerce pendant ces six mois de blocus ? Ecoutez ; le cri strident d'une locomotive se fait entendre sur les hauteurs de Lévis. Est-ce un de ces trains immenses et lourds que le Grand-Tronc nous amène chaque matin de Portland, Montréal et de l'Ouest ? Non ; sa voix est plus vive et dénote une allure plus dégagée. Il y a de la jeunesse, de la vivacité, de l'espérance dans ce cri joyeux qui vous appelle sur ce cap élevé. Montez-vite, car l'heure du départ a sonné ; et l'engin s'agite frémissant. *All aboard !* Nous voilà lancés à toute vapeur dans une route qui traverse les comtés les plus riches de notre Province. Maisons, clochers, rivières, tout fuit derrière nous ; les

bois commencent à s'épaissir ; l'horizon se rembrunit, et vous apercevez devant vous la trace régulière d'une route dont vous nous demandez l'issue. Jetez les yeux sur la carte de Québec. 135 milles plus près qu'Halifax, 65 milles épargnés sur la route de Québec à Portland ; une révolution complète dans le transport du commerce à l'Océan ; les terres les mieux boisées de la Province ouvertes à une exploitation féconde ; la colonisation appelant des milliers de bras au travail et à la richesse ; l'industrie sous toutes ses formes créée, développée et rendue florissante dans une des plus vastes et des plus belles vallées du pays, voilà en trois mots l'histoire du présent et l'histoire de l'avenir du chemin de Lévis à Kennebec. Entreprise nationale s'il en fut une ; entreprise destinée à grandir, vigoureuse et belle comme tout ce qui prend racine dans la foi et le sacrifice.

En parlant de cette entreprise je ne puis m'empêcher de rendre hommage à celui qui à force de persévérance, de travail, de fatigues, d'efforts inouïs, inconnus de tous excepté du petit nombre de ceux qui ont pu le voir à l'œuvre, et cela presque sans ressources lorsque d'autres avaient des millions, celui dis-je qui à peine aidé par une population qui n'a pas encore eu le temps d'apprendre la grandeur du bienfait dont on la dotait a pu donner un tel essor à une œuvre qui promet tant

J'entends dire que ce témoignage est bien stérile, s'il ne se traduit par une action généreuse envers l'œuvre à laquelle il s'adresse. Si le chemin de Lévis et Kennébec est aussi important, aussi nécessaire, aussi national, pourquoi me, dira-t-on, ne pas le doter royalement comme la grande route provinciale dont il doit être la continuation ?

Je l'ai déjà dit, je regrette que le gouvernement ne se trouve pas en mesure de venir en aide à ces chemins. Il n'y a pas cependant à se plaindre. Ontario dont on vante la libéralité en ce sens, n'a pas doté aussi généreusement les compagnies de chemins de fer haut-canadiennes.

Mais s'il est une compagnie qui doit profiter de la construction du chemin de la rive Nord, c'est bien celle de Lévis à Kennebec ; et les capitalistes anglais qui l'ont protégée jusqu'aujourd'hui seraient bien aveugles, s'ils l'abandonnaient à la veille du jour où elle deviendra importante et rémunératrice. La bonne volonté du gouvernement à son égard, doit être une garantie de ses bonnes dispositions à l'avenir, et cela vaut bien quelque chose pour les hommes d'affaires qui calculent et voient de loin.

Je sais, M. l'Orateur, que j'ai déjà trop abusé de l'indulgence de cette chambre ; pourtant je ne voulais pas reprendre mon siége, avant d'avoir dit un mot sur la position aggressive que la compagnie du Grand-Tronc a cru devoir prendre vis-à-vis le gouvernement de cette province

La politique, comme la guerre, opère parfois d'étranges rapprochements ! Qui se serait douté que le Grand-Tronc, cette bête noire des luttes électorales de 1857, 1861 et 1863 serait aujourd'hui l'objet des égards de ces farouches libéraux qui furent si longtemps ses adversaires et ses détracteurs.

A commencer par les hons. député de Lotbinière, de St. Hyacinthe, et de St. Jean, pas un n'a marqué à l'appel que faisait le Grand-Tronc à tous les adversaires du chemin de la rive Nord. Je me rappelle pourtant, j'en étais alors à mes premières arènes politiques, j'entendais dans les environs de St. Hyacinthe les amis de l'hon. député de ce comté fulminer les plus terribles anathèmes contre cet "ennemi du Bas-Canada," la compagnie du Grand-Tronc. Nous qui disions que cette voie ferrée tout coûteuse qu'elle était devait ouvrir et enrichir la plus belle partie du pays, nous passions alors pour des vendus et des corrupteurs. Comment se fait-il qu'une transition aussi subite se soit opérée dans l'esprit de ces hommes qui protègent aujourd'hui ce qu'ils voulaient détruire alors. Pour notre part, nous n'avons pas changé. Je croyais à cette époque, que les chemins de fer seraient la richesse de notre pays ; je le crois encore. Malgré ce qu'en disaient alors les honorables députés de St. Jean et de St, Hyacinthe j'ai raison d'assurer que les deux petites villes qu'ils représentent ont surgi des chemins de fer ; sans eux la ville de St. Hyacinthe n'aurait pas l'honneur d'envoyer à l'Assemblée Législative un homme pour qui le portefeuille de la finance ne paraît pas une ambition exagérée. Ecoutez ! écoutez !)

Ce serait abuser du temps et de la patience cette honorable chambre que d'entreprendre la tâche de faire voir les contradictions de l'hon député de St Hyacinthe et de ses amis, comme ce serait répéter une chose que tout le monde connait que de rappeler l'opposition systématique et anti-nationalle faite par le parti libéral à tous les grands mouvements de progrès qui se sont accomplis depuis vingt ans. Tour à tour, le Grand tronc, la décentralisation judiciaire, la Confédération, l'acquisition du Nord-ouest, la construction du Pacifique, ont été l'objet de ces plus violentes attaques. Pour chacune de ces grandes étapes dans la marche de notre nation, le parti libéral a fait les prédictions les plus sinistres pour notre avenir et cet avenir, devenu le présent, ne nous montre pas moins aujourd'hui un pays tout à fait prospère, avec un commerce des plus florissants, une marine qui tient la quatrième place parmi les grands états du monde, et un *Budget* qui sans fatiguer le pays, atteint bientôt ses $25,000,000.

Nous parlions il y a un instant, M l'Orateur, des menaces que nous a faites M. Potter. Pour ceux qui ont lu l'histoire de notre province, cette attitude du Grand tronc doit paraître bien étrange.

Pour ma part, je ne crois pas me servir d'une expression trop forte en disant que c'est le l'ingratitude. Après nous avoir supplié, dans ce qu'elle appelait sa détresse, cette compagnie devenue puissante, grâce surtout à bontés se montre tout à coup furieuse et menaçante. Sa conduite me remet en l'esprit cette fable du bon Lafontaine. "La lice et sa compagne." Après avoir raconté les égards que la lice avait eus pour celle de qui elle reclamait la possession du gîte qu'elle lui avait prêté, le fabuliste nous apprend que,

La lice cette fois montre les dents, et dit :
Je suis prête à sortir avec toute ma bande
Si vous pouvez nous mettre dehors :
Les enfants étaient déjà forts.

N'est-ce pas là tout à fait l'attitude de la compagnie du Grand Tronc sur le marché de Londres où les vingt-cinq millions, cadeau de notre province, lui ont fait une position redoutable dont elle se sert pour faire la guerre à notre crédit. Cette conduite déloyale ne nous donne-t-elle pas le droit de nous repentir de notre libéralité et de nous appliquer la morale que le poëte, mettait à la fin de la fable que je viens de citer.

Ce qu'on donne aux méchants toujours on [le regrette]
Pour tirer d'eux ce qu'on leur prête
Il faut que l'on en vienne aux coups ;
Il faut plaider, il faut combattre
Laissez leur prendre un pied chez vous,
Ils en auront bientôt pris quatre.

Dans sa requête qui ne serait que prétentieuse si elle n'était pas aussi menaçante, M. Potter accuse le gouvernement de notre Province de manquer à la bonne foi en entreprenant la construction du chemin de la rive Nord, dans lequel il entrevoit un rival formidable. " Le prospectus avec lequel on lança originairement cette entreprise sur le marché anglais, " nous dit M. Potter, " contenait une quasi garantie qu'aucune compétition ne serait à craindre pour cette ligne " M. Potter oublie que ce prospectus fut préparé en Angleterre, par des directeurs anglais et sans l'approbation ni la connivence du gouvernement canadien. Peut-il sérieusement prétendre que ce prospectus puisse lier le gouvernement provincial à une distance de plus de vingt ans lorsque le pays a subi une transformation presque complète ? Le Grand-Tronc aurait-il affermé notre Province pour en faire l'exploitation ? Une telle prétention est plus qu'exagérée ; elle est insensée. Et depuis quand a-t-elle pris naissance ? Est-ce que le Grand-Tronc a fait aucune remontrance lorsqu'en 1869 les chemins de la rive Nord ont comme cé à se constituer avec des chartes régulières dans notre province aussi bien qu'à la chambre de communes cette grande question constitutionnelle de la bonne foi des traités avait valu quelque chose, pourquoi ne la faisait-il pas valoir par ses nombreux amis aux Communes du Canada, lorsqu'il venait demander un amendement à sa charte en même temps que le Montréal, Ottawa et Occidental se faisait incorporer par ce Parlement ?

Non, M. Potter, vos grands airs ne sont pas de mise ici : vos récriminations et vos fausses représentations ont pu tromper un moment le public toujours crédule des capitalistes intéressés, mais tout cela ne tiendra plus devant la sécurité qu'offrira aux banquiers anglais l'action énergique de notre législature M. Potter voudrait éveiller la sympathie en calculant les sacrifices énormes que le Grand-Tronc a faits. Il nous donne à entendre que le gouvernement sera la cause de la perte de plusieurs millions de louis par son action dans cette circonstance, lorsqu'il sait très-bien que les trois quarts au moins du stock du Grand-Tronc actuellement sur le marché, représentent des opérations ruineuses auxquelles le Canada et ses gouvernements ont été complètement étrangers. J'ai sous les yeux un ouvrage (Eighty years progress) qui contient d'intéressantes révélations à ce sujet. L'auteur d'un article sur les chemins de fer disait : " Le système d'après lequel le Grand Tronc a été construit n'était ni honnête, ni raisonnable. On a procédé à l'inverse de ce qui se pratique dans les compagnies bien conduites C'est en vain que des ponts tubulaires magnifiques et de belles stations en pierre de taille nous sont montrés comme des preuves de supériorité. quand ce qui est essentiel dans le chemin, la voie elle-même qui doit rapporter des bénéfices, est défectueuse au double point de vue du tracé et de sa construction,"

L'auteur fait voir les erreurs grossières dans lesquelles on est tombé en construisant ce chemin et en l'administrant, erreurs qui furent souvent signalées en Canada où l'on était novice en fait de chemins de fer tandis que on les ignorait ou feignait de les ignorer en Angleterre, avec toute l'expérience que les hommes de ce pays devaient posséder en cette matière. Les salaires exhorbitants des officiers supérieurs, les depenses absurdes des agents de la Compagnie qui venaient en Canada avec un train de prince préparer des rapports fastueux sur l'état des affaires, ont plus fait pour amener la ruine de l'entreprise que toute la compétition ordinaire qu'on aurait pu lui susciter.

" Tous ceux qui veulent verser une larme sur les malheureux porteurs de bons anglais du Grand-Tronc, devraient en verser cinq pour sescréanciers canadiens, " nous dit un homme dont l'opinion ne sera pas suspecte pour lesdéputés de la gauche, M. T. S. Brown. " Après avoir placé dans cette entreprise environ 10 millions, ces actionnaires se sont trouvés tout à coup en possession d'une propriété valant plus de 70 millions qu'ils ont réussi à faire

mettre à l'abri de toutes procédures légales, à l'encontre de toutes les lois ordinaires du pays." .... " On nous parle souvent des obligations morales de cette province envers la compagnie du Grand-Tronc. Nos obligations morales ont été fidèlement et honorablement remplies. L'immoralité a été chez eux. Nous n'avons été coupables que d'une trop grande libéralité en nous rendant à tous les caprices de la compagnie que l'on a traitée en enfant gâté. Si nous avions été plus sévères pour elle, nous l'aurions forcée à des habitudes d'économie qui lui aurait permis de se suffire à elle-même."

En remontant jusqu'à 1861, on trouve dans le rapport, d'une commission nommée pour s'enquérir des affaires du Grand-Tronc, rapport signé par M. Langton et J. L. Grant, la censure la plus sévère de l'administration des affaires de cette compagnie relativement à la méthode qu'elle avait dès lors adoptée pour le transport en transit des produits de l'ouest. " La ligne de conduite de la compagnie à cet égard, nous paraît, dit ce rapport, être fautive et si désastreuse aux intérêts du chemin que nous n'hésitons pas à la signaler après y avoir donné la plus minutieuse attention." .... " En convoitant le grand commerce de l'ouest qui grossit l'apparence du trafic et détourne son attention d'un commerce plus légitime et plus à sa portée, sans aucun profit correspondant, le Grand-Tronc a même essayé de battre les autres lignes par ses offres ;" et le rapport cite une foule de cas, où les taux chargés par le Grand-Tronc pour le commerce venant de Détroit ou de Chicago, pour se rendre à Boston ne suffisait pas à payer les frais seuls de ses employés pour ce commerce. Je n'ai pas été surpris de ces détails qui sont une censure si méritée. Je l'avais entendu déjà, vingt fois dans la bouche de nos marchands qui se plaignaient de l'abandon complet que l'on faisait du trafic local par le trafic de transit qui ruinait la compagnie, tout en alléchant le marché monétaire à Londres par les grandes proportions du commerce de cette voie ferrée. Mon honorable ami le député de Montréal-Centre ne disait, aujourd'hui même, que ce n'était pas chose étonnante alors que de payer plus cher pour transporter un quart de farine de Toronto à Montréal, que de Chicago à Montréal. Un marchand de Québec me disait avoir payé sur le taux de trente cinq cents par cent livres pour des peaux crues de Chicago à Québec, tandis que le même fret, venant de Montréal, lui avait couté quarante cents. Le louage de lignes américaines par le Grand Tronc, pour faciliter ce commerce de transit a encore été une des opérations ruineuses qu'on retrouve chaque pas dans l'histoire du Grand Tronc.

Mais n'avons-nous pas eu dernièrement le meilleure autorité sur ce point ; le témoignage d'un homme qui, plus que tout autre devait connaître les vices du système. La lettre de l'ancien directeur de ce chemin, C. J. Brydges publiée dans toute la presse en juillet dernier, a dû ouvrir les yeux d'un incrédule. Ne prouve-t-il pas, par des chiffres irréfutables, que les profits actuels du Grand-Tronc seraient plus que suffisants pour payer un intérêt raisonnable sur les capitaux légitimement dépensés dans cette entreprise.

Un dernier mot, M. l'Orateur, et je reprends mon siége. Je demande pardon à cette honorable Chambre d'avoir si longtemps fatigué sa patience. J'aurais besoin d'excuses bien motivées pour vous décider à m'absoudre, et je n'en trouve qu'une que je vous offre avec confiance : c'est la conviction profonde et sincère qui m'anime en plaidant cette cause des chemins de fer, la cause par excellence de la Province de Québec, en ce moment. Les premiers mots que j'ai prononcés dans cette enceinte l'ont été en faveur de cette question vitale de notre politique ; j'ai toujours cru aux chemins de fer non seulement comme source de richesse matérielle pour un pays mais aussi comme agents civilisateurs puissants.

" La tendance civilisatrice de la locomotive, dit M. Kœfer, dans son essai sur la philosophie des chemins de fer est une des anomalies modernes qui, quelqu'explicable qu'elle puisse paraître à quelques-uns, est néanmoins si heureusement manifestée aux yeux de tous qu'on ne doute pas plus de sa réalité que de l'action de la vapeur, quoique sa substance soit invisible et que ses voies secrètes soient inconnues à l'homme. La pauvreté, l'indifférence, la fanatisme ou la jalousie des croyances et des nationalitées, les dissentions locales ou politiques, la démogagie, peuvent étouffer ou neutraliser l'influence des efforts des mieux intentionnés d'un système d'éducation, mais la puissance invisible qui a lutté avec succès contre les éléments matériels, surmontera sûrement les préjugés et la routine de l'esprit populaire. Elle ne demande aucune coopération, elle n'attend aucune saison favorable, mais avec une assiduité inquiète, bruyante, tonnante, elle tient éveillé un esprit constant de recherche et de comparaison. En même temps qu'elle survient aux besoins matériels, tout en aiguillonnant l'appât d'un gain légitime dans les masses, elle porte insciemment, mais irrésistiblement les citoyens à une union plus intime avec leurs semblables."

Quel vaste champ que la Confédération, pour cette noble semence dont les fruits sont la transformation matérielle et morale d'un peuple J'ai nommé la Confédération, M. l'Orateur ; ce mot me suggère une des considérations les plus élevées qui doivent nous guider dans la politique que nous nous proposons d'adopter au sujet des chemins de fer.

Les hommes d'Etat qui nous ont donné la Confédération ont pourvu aux changements dans la représentation que l'accroissement de la population rendrait plus tard nécessaires. La rapidité du progrès dans l'augmentation de la population déterminera en grande mesure la prépondérance future des provinces dans la Confédération. La vitalité des populations bas-canadiennes, l'immense étendue de notre territoire qui dépasse de beaucoup celui d'Ontario, la supériorité de notre position commerciale, avec notre navigation océanique intérieure, ont fait prédire à notre grand patriote bas-canadien, feu Sir Georges Etienne Cartier, qu'avant un demi-siècle la Province de Québec aurait la prépondérance dans la représentation nationale.

Nous devons tous avoir à cœur de réaliser cette prédiction. Notre orgueil national doit s'émouvoir lorsqu'il s'agit de trouver le moyen d'obtenir un résultat aussi glorieux pour nous. Les gouvernements sacrifient des millions pour se créer des comptoirs, établir des stations navales qui augmentent leur puissance et leur influence au milieu des nations. Le peuple bas-canadien reculerait-il devant le sacrifice que le gouvernement lui demande aujourd'hui lorsque l'exécution des grands travaux qu'il projete peut lui assurer dans l'avenir, sinon la prépondérance absolue du moins un influence considérable sur les destinées de la Puissance. L'économie mal entendue perd les peuples comme les individus.

N'allons pas tomber dans une erreur qui pourrait être irréparable pour nous. Au contraire, montrons-nous par notre esprit de progrès les émules de nos entreprenants voisins. Montrons-nous soucieux de notre avenir et préparons notre grandeur nationale.

Québec, 14 décembre 1875.